

Bijlage 4 bij brief IENM/BSK-2014/124317

Voortgang veiligheidsmaatregelen

Tijdens het Algemeen Overleg Spoor op 22 januari 2014 heeft mevrouw van Veldhoven (D'66) gevraagd naar de toepassing van "best practices" bij het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor die bij het bedrijfsleven bestaan en heeft zij de verbazing overgebracht van bewoners van de gemeente Halderberge dat die niet overal zouden worden toegepast. Zij suggereert daarbij om bepaalde combinaties van wagens in de trein te vermijden om de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen verder te beperken. Hieronder is informatie opgenomen over de toepassing van 'best practices' bij het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor. Dit is besproken met vertegenwoordigers van het verladend bedrijfsleven en van de vervoerders.

Door de sector (vervoerders en verladers/producenten) wordt voortdurend gestudeerd op de wijze waarop het vervoer per spoor veiliger kan worden uitgevoerd. Dit leidt tot aangescherpte richtlijnen die de sector zichzelf oplegt om gevaarlijke stoffen veiliger te transporteren door het treffen van betaalbare veiligheidsmaatregelen.

In internationaal verband bepleit het ministerie deze voortdurende verbetering van de veiligheid. Vanwege de internationale concurrentie positie van het Nederlandse bedrijfsleven is het van belang om maatregelen zoveel mogelijk in internationaal verband te treffen. Het gaat bijvoorbeeld om het uitbreiden van het voorschrift voor het installeren van zogenaamde 'crashbuffers' op de spoorketelwagens voor meer soorten gevaarlijke stoffen, en aan ontsporingdetectie op de ketelwagens. Voorts bepleit Nederland tezamen met het bedrijfsleven het versneld uitfasen van oude LPG tankwagens.

Daarnaast treft de sector vrijwillig extra veiligheidsmaatregelen bovenop de maatregelen die internationaal zijn opgelegd.

In 2007 en 2008¹ is met de bedrijven Yara, DSM en AkzoNobel overeengekomen (met medefinanciering door het Rijk) dat het vervoer over spoor van de zeer toxische gassen ammoniak en chloor tot een minimum wordt beperkt.

Met het zogenaamde 'convenant warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen'² dat per 1 januari 2013 van kracht geworden is, worden door de sector maatregelen genomen om in een trein geen wagens met zeer brandbare vloeistoffen naast wagens met brandbare gassen te vervoeren. Uit recent onderzoek blijkt dat het convenant goed wordt nageleefd. De rapportage wordt voor het zomerreces naar de Tweede Kamer gestuurd.

Door bedrijven als Akzo, Sabic, Shell en Yara worden nu, vooruitlopend op mogelijke internationale regelgeving, al zogenaamde 'crashbuffers' en overbufferbeveiliging geïnstalleerd op spoorketelwagens waarin gevaarlijke stoffen vervoerd worden. Dergelijke speciale extra buffers beperken bij een ongeval de kans dat de ketel (tank) met gevaarlijke stoffen kapot gaat. De mogelijke gevolgen van een ongeval met een spoorketelwagon worden daardoor beperkt. Met de komst van Basisnet loont het voor het bedrijfsleven om zelf verder te investeren in extra veiligheidsmaatregelen; de veiligheidswinst die daarmee geboekt wordt geeft het bedrijfsleven immers meer vervoersruimte binnen dezelfde vastgestelde risicoplafonds.

In de afgelopen jaren heeft het Rijk geïnvesteerd in maatregelen in de infrastructuur, zoals hotboxdetectie apparatuur in de spoorbaan, het installeren van ATB-Vv bij een groot aantal seinen en ontsporingsgeleiding op relevante locaties.

Op basis van de Spoorwegwet is de maatregel doorgevoerd dat vijf minuten voor vertrek (ook internationaal) de vervoerder de treinsamenstelling digitaal aanlevert aan Prorail/Verkeersleiding om toestemming voor vertrek te krijgen. Daarvoor heeft ProRail sinds enkele jaren het OVGS-

¹ Zie Kamerstuk 30373, nr. 17 en nr. 21

² Zie Kamerstuk 30373, nr. 45

systeem (Online informatie over Vervoer van Gevaarlijke Stoffen) operationeel. Deze informatie (in welke wagon zit welke gevaarlijke stof) is in geval van een calamiteit noodzakelijk voor de hulpdiensten (die deze binnen 10 minuten na een incident ontvangen) om de juiste maatregelen te kunnen treffen. ProRail heeft dit sinds januari 2014 uitgebreid met het Informatiesysteem Gevaarlijke Stoffen (IGS). Dit systeem geeft een overzicht van welke treinen en ladingen er waar op het spoor staan. Hiermee hebben hulpdiensten in geval van een calamiteit direct inzicht in de locatie en de inhoud van wagons op opstelplaatsen.

Daarnaast is er sectorbreed een programma opgezet om roodlicht passages te voorkomen door de dienstregeling zo in te richten dat machinisten in een "groene golf" kunnen rijden en zo min mogelijk met rode seinen krijgen (zie ook de brief van 16 april 2014³).

Het totale pakket van maatregelen van zowel het Rijk, ProRail als de vervoerders en verladers, draagt bij aan een steeds verdere verbetering de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor.

³ Zie Kamerstuk 29893, nr. 166